FRC 2. f 13-89

NAVIGATION INTÉRIEURE.

N.o 94

PLAN

DES COMMISSIONS qui vont être établies pour la Navigation intérieure.

13891
Cec. folio
Fre 26741

DANS tous les temps et chez tous les Peuples, la navigation fluviale a été considérée comme un des plus puissans moyens d'accroître les richesses des nations.

Si ce principe est constant pour tous les états qui l'ont mis en pratique, comme la Chine, l'Angleterre, la Prusse et la République batave, l'application en est encore plus naturelle et plus juste à la France qu'à tout autre pays.

En effet, son heureuse situation sur les deux mers; les riches bassins de ses nombreuses rivières et de ses fleuves, qui, rapprochés les uns des autres dans divers points de leurs cours, vont se perdre, au midi dans la Méditerranée, à l'ouest dans le grand Océan, au nord dans la Manche et la mer d'Allemagne; l'abondance des eaux, la facilité d'en diriger le cours; l'industrieuse activité des Français; enfin, le perfectionnement de l'art hydraulique; tout concourt à démontrer que la France verrait bientôt augmenter considérablement ses richesses et ses ressources en tous genres, si quelques jonctions de rivières, desirées depuis long-temps, étaient enfin ouvertes. C'est en multipliant ce nouveau genre de communications en France, que l'agriculture, le commerce et les arts prendront un accroissement rapide et prodigieux, et que la République s'élèvera au plus haut degré de prospérité et de puissance : mais il faut, à cet effet, créer un système général de navigation intérieure qui

THE NEWBERRY LIBRARY

embrasse, dans ses combinaisons, l'universalité de la France, et dont l'ensemble puisse remplir entièrement les vues bienfaisantes du Gouvernement. Cette vaste conception exige des travaux préliminaires, longs, indispensables, et qui doivent être faits avec la rigoureuse exactitude que commandent les opérations trigonométriques.

Prendre les nivellemens de tous les cours d'eau, comparativement à la hauteur des eaux de la mer, dans la basse marée;

Prendre, sous le même rapport, le nivellement tant des montagnes que des plaines, dans toute l'étendue de la France;

Lever le plan de tous les fleuves, de toutes les grandes et petites rivières de la France, depuis leur source jusqu'à leur embouchure, en indiquant les différentes natures du sol de leurs lits, les obstacles naturels qui entravent la navigation ascendante et descendante, et les travaux nécessaires pour détruire ces obstacles;

Calculer la quantité de leurs eaux;

Lever le plan de tous les étangs dont les eaux pourraient être nécessaires aux communications jugées possibles; calculer aussi la quantité qu'ils en contiennent dans le temps des hautes, des moyennes et des basses eaux, et examiner s'il serait possible d'augmenter cette quantité sur les points environnans, en formant de nouveaux étangs, afin d'éviter tout chômage, et de rendre constamment utiles les jonctions à faire par la suite;

Examiner, sur tous les points de la France, quelles sont les communications possibles, utiles, desirées dans chaque département, et qui pourraient lui être nécessaires, en raison de ses productions et de l'industrie de ses habitans, afin d'y faire fleurir l'agriculture, le commerce et les arts;

Tels sont les travaux importans qui doivent servir de base au système général de la navigation intérieure, et que le Gouvernement est déterminé à faire faire, aussitôt que des circonstances plus

heureuses, et peut-être prochaines, le lui permettront. Mais on sent assez qu'au premier moment où l'on va s'occuper sérieusement de cette navigation, tout ce qu'il est possible de faire, c'est d'examiner, sans retard, les communications d'un intérêt majeur dont l'établissement doit se lier naturellement avec le système à créer.

De ce nombre sont celles qui réuniraient,

Le Rhône, qui reçoit les marchandises venant de toutes les parties de la Méditerranée, au Rhin, qui les porterait en Helvétie, en Allemagne, et dans la mer du Nord ;

Le Rhin, à la Meurthe;

La Meurthe, à la Moselle;

La Moselle, à la Meuse;

La Meuse, à l'Aisne, qui se jette dans l'Oise, dont les eaux se perdent dans la Seine;

L'Oise, à la Sambre et à l'Escaut;

La Seine, à la Meuse, par l'Oise et la Sambre; à l'Escaut, par un canal de Paris à Cambray ; et à la Manche, par un canal de Paris à Dieppe;

La Charente et la Dordogne, à la Loire, qui communique avec la Seine, et qui, après un très-long cours, va confondre ses eaux avec celles de l'Océan;

La Loire, au Rhin, par le canal du Centre, formant communication de la Loire à la Saone, et par la jonction projetée du Doubs, qui se jette dans la Saone, avec l'Ill, qui se jette dans le Rhin.

Ainsi, une grande partie des départemens, tant du midi, de l'est, du nord et de l'ouest, que du centre de la France, pourraient bientôt communiquer, par une navigation non interrompue, sans obstacle comme sans danger, non-seulement entre eux, mais encore avec l'Helvétie, l'Allemagne et les trois mers.

C'est pour remplir, le plus promptement possible, ce vœu général,

que le Ministre de l'intérieur, d'après les ordres du Directoire exécutif, sans cesse occupé de la gloire et du bonheur des Français, vient d'arrêter qu'il sera formé, dès-à-présent, plusieurs Commissions, composées d'Ingénieurs en chef et ordinaires, de Savans, de Cultivateurs, de Fabricans et de Négocians. Les membres de ces Commissions se transporteront, aussitôt après leur nomination, sur les lieux qui vont être désignés, pour lever ou vérifier les plans et profils, prendre les nivellemens, et chercher, de concert, les moyens d'opérer sans retard les jonctions dont il vient d'être parlé.

L'une de ces Commissions tiendra ses séances à *Genève*, d'où elle se portera sur les différens points qu'elle devra parcourir. L'objet de son travail sera de visiter le Rhône, depuis Seyssel jusqu'à Genève; d'examiner les différens projets qui ont été présentés, pour établir une navigation commerciale de l'un de ces points à l'autre; d'indiquer celui qui paraîtrait mériter la préférence; de s'assurer de la possibilité de son exécution; de chercher même une autre route, en suivant les rivières du département du Mont-Blanc, coulant en sens contraire, vers Genève et vers Seyssel; de proposer, en conséquence, de nouvelles idées, de nouveaux plans, si elle le juge convenable; enfin, d'assurer et de faciliter au commerce de France, les moyens de remonter le Rhône jusqu'à Genève; de prendre ensuite connaissance, conjointement avec les Ingénieurs de la République helvétique qui seront nommés à cet effet, de la communication à établir entre le lac de Genève et le Rhin, de manière que les marchandises partant des Bouches-du-Rhône, puissent aller par eau, sans interruption, jusqu'aux bouches du Wahal, c'est-à-dire, du Rhin : car ce sont toujours ses eaux qui coulent sous un autre nom jusqu'à la mer.

Une autre Commission s'assemblera à *Altkirch :* elle sera occupée de la jonction du Rhône au Rhin par un canal réunissant le Doubs, qui se jette dans la Saone, à l'Ill, qui va se perdre dans le Rhin. Elle

examinera les deux projets des C.ens *Lachiche* et *Bertrand*, et liera à celui qui aura obtenu la préférence, l'idée d'un embranchement de ce canal, dirigé vers Huningue. Au moyen du canal du centre, qui est actuellement en pleine navigation, tous les départemens qui ont des communications avec la Loire, auraient la facilité de faire arriver leurs marchandises, par eau, à Huningue et à Bâle, d'où elles seraient transportées dans l'Helvétie et l'Allemagne.

Une troisième Commission, établie à *Saverne*, sera chargée d'examiner la possibilité de réunir le Rhin à la Meurthe, par un canal de jonction des rivières de Zoor, qui se jette dans le Rhin, et de Sanon, qui va grossir les eaux de la Meurthe : elle examinera aussi s'il ne serait pas possible d'ouvrir une communication entre la Meurthe et la Moselle, vers Rosières, ou vers Saint-Nicolas, afin d'éviter le détour que les bateaux seraient obligés autrement de faire pour descendre à Toul ; ce qui abrégerait beaucoup la route.

Ensuite, cette Commission se transportera à Strasbourg, d'où elle ira parcourir la ligne du canal latéral du Rhin, que le célèbre *Vauban* proposait de construire depuis Huningue jusqu'à Landau ; elle présentera ses vues sur la possibilité de réaliser ce grand projet.

Une quatrième Commission, dont le point central sera à *Toul*, doit chercher les moyens d'opérer la jonction de la Moselle et de la Meuse, vis-à-vis de Toul ; et ensuite, la jonction de la Meuse à l'Aisne, soit par un canal de Stenay sur la Meuse jusqu'à Semuy sur l'Aisne, soit par un canal partant de ce dernier point, et allant joindre la Bar, qui va se perdre dans la Meuse entre Donchery et Mézières.

Ensuite, elle examinera l'ancien projet des Romains, de joindre la Moselle et la Saone par l'étang appelé le *Void de Coné*, d'où partent, en sens contraires, deux petites rivières qui vont porter leurs eaux, l'une dans la Moselle près d'Arche, entre Remiremont et Épinal ; l'autre dans la Saone, un peu au-dessous de Châtillon. Cet étang est indiqué par la nature, comme point de partage entre ces deux rivières. La

Commission s'assurera de la possibilité de cette communication, qui serait extrêmement utile au département des Vosges; et elle cherchera, en même temps, les moyens d'établir la navigation de la Moselle et de la Saone, depuis le point de cette jonction sur l'une et sur l'autre, jusqu'à celui où elles sont actuellement navigables : elle examinera aussi un autre projet de jonction de ces deux rivières, par le canal ci-devant appelé canal de Lorraine, et après avoir comparé ces deux projets, la Commission proposera celui qui lui paraîtra mériter la préférence; elle pourra même en présenter de nouveaux.

Une cinquième Commission, séant à *Maubeuge*, examinera les plans du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, vers les points de Landrecie et de Guise. Ce canal, qui est commencé, établirait une communication entre la Seine, par l'Oise qu'elle reçoit, et la Meuse, qui reçoit la Sambre; il en résulterait des avantages inappréciables pour le commerce des départemens réunis, avec l'intérieur de la France.

Une sixième Commission, établie à *Compiègne*, sera chargée d'examiner, d'abord, le plan du canal proposé pour amener à Paris les eaux de l'Ourq, qui, sans nuire à la navigation, seraient distribuées dans les divers quartiers de cette vaste commune en assez grande abondance pour pouvoir se passer des deux pompes de la Samaritaine et du pont Notre-Dame; ensuite, le plan d'un autre canal partant de Paris, traversant l'Oise du côté de Creil, suivant ensuite la direction de cette rivière, passant à Compiègne, à Noyon, à Péronne, et allant joindre l'Escaut à Cambray; et enfin le plan du canal de Paris à Dieppe.

Une septième commission s'assemblera à *Niort*, à l'effet de prendre connaissance du projet d'un canal qui réunirait la rivière du Clain, qui se jette dans la Vienne, à la Sèvre, au point de Mairans, près de la mer; et d'un autre canal moins considérable, qui formerait la jonction de la même rivière du Clain avec celle de la Charente.

Ces deux canaux vivifieraient les départemens de la Charente, de la Charente-inférieure, de la Vienne, des Deux-Sèvres et de la Vendée, qui ont tant souffert.

Une huitième Commission, établie à *Limoges*, s'occupera de la jonction de la Corrèze, qui se jette dans la Dordogne, à la Vienne, qui porte ses eaux dans la Loire; cette jonction serait d'autant plus importante, qu'elle ouvrirait une communication entre tous les départemens traversés par la Loire, la Dordogne et tous leurs affluens, et par le canal du Midi.

Une neuvième Commission, à *Bordeaux*, examinera les différens projets qui ont été successivement présentés pour construire divers canaux dans les Landes, et sur-tout celui partant de Bordeaux et allant aboutir à la tête de Buc, dans le bassin d'Arcachon; comme aussi les canaux proposés pour faire communiquer tous les étangs qui sont près les uns des autres, le long de la côte, et dont le dernier, en partant du bassin d'Arcachon, est peu éloigné de la rivière du Midou, affluent de l'Adour, qui se perd dans la mer à Baïonne. Au moyen de ces canaux, une immense quantité de terres incultes seraient mises en valeur avec le plus grand succès.

Une dixième Commission, dont les membres s'assembleront d'abord à *Lyon*, sera chargée de suivre, en partant de cette ville, le cours du Rhône jusqu'à la mer, et d'examiner les différens projets pour rendre la navigation de ce fleuve plus facile et plus sûre, par des travaux sur ses bords et dans son lit, en le descendant; par un canal latéral d'Arles à Lyon, en le remontant. La Commission examinera ensuite, avec la plus grande attention, les projets du C.^en *Guimet*, à l'effet de prévenir les atterrissemens des bouches du Rhône; de rendre cultivables les terres inutiles de l'île de Camargue; et enfin, d'ouvrir, au fond de l'étang de Berre, un canal de navigation qui traverserait la plaine de *la Crau*, et irait déboucher dans le Rhône à Arles. Ce canal servirait en même temps à l'irrigation d'une

grande partie de cette plaine, dont les terres, absolument stériles sans eau, sont très-fécondes quand elles sont arrosées. Au moyen de ce canal, et du canal latéral d'Arles à Lyon, la navigation du Rhône, si périlleuse depuis long-temps, serait facile et sûre; et les transports se feraient dans tous les temps de l'année, sans obstacle et sans retard. Ainsi, toutes les denrées et marchandises expédiées de Marseille et de tous les ports de la Méditerranée pour les départemens de l'est, du nord, de l'ouest et du centre de la France, et pour l'Helvétie, l'Allemagne, la République batave et la mer du Nord, arriveraient toujours à Lyon à jour fixe. Tous les objets venant de ces mêmes contrées, et expédiés de Lyon pour la Méditerranée, arriveraient de même à Marseille. Le commerce de la France entière, et sur-tout celui des départemens méridionaux, est trop intéressé à cette grande entreprise, pour que le Gouvernement ne cherche pas tous les moyens d'en assurer et même d'en presser l'exécution.

Une onzième Commission, à *Bourges*, sera chargée de l'examen d'un plan de jonction du Cher, qui traverse les départemens de l'Allier, du Cher, de Loir-et-Cher et d'Indre-et-Loire, avec l'Allier et avec la Loire, à Nevers. Ce canal, assurant le débit des denrées, encouragerait les cultivateurs de ces Départemens, et donnerait une plus grande valeur à leurs terres.

Enfin une douzième Commission, à *Orléans*, s'occupera de l'examen du canal d'Essonne, décrété en 1791, et desiré par le commerce d'Orléans, ainsi que par tous les départemens traversés par la Loire et ses affluens. Ce canal a été commencé à Corbeil, à l'entrée de l'Essonne dans la Seine; on a déjà fait plusieurs écluses, deux ponts, et d'autres travaux qui ont été suspendus, parce que la Compagnie formée pour cette entreprise n'a pas pu trouver tous les fonds nécessaires. Cette nouvelle jonction de la Loire à la Seine, serait d'autant plus utile, qu'elle ferait arriver les marchandises d'Orléans à Paris, par eau, dans l'espace de cinq jours; que, d'après les

calculs faits de la quantité d'eau que l'on peut se procurer au point de partage, cette communication n'éprouverait aucun chômage pendant toute l'année, et qu'il se trouve, sur les bords de l'Essonne, des tourbières et des carrières de grès dont l'exploitation serait du plus grand intérêt pour les besoins de Paris.

Il est évident que ces diverses communications seront autant de sources inépuisables de richesses pour la France ; et l'on ne concevrait pas comment on a pu négliger ce grand moyen d'augmenter la force et la puissance nationales, si les chaînes de la féodalité et l'insouciance du despotisme n'expliquaient l'inaction de l'ancien Gouvernement à cet égard.

Une autre cause s'opposait encore aux élans du génie, aux intérêts du commerce.

L'éloignement des capitalistes pour ce genre d'entreprises, était principalement fondé sur l'incertitude de la possibilité de leur exécution.

Cette possibilité ne peut être connue et prouvée que par la levée des plans, par les profils, les nivellemens les plus exacts ; et ces opérations préliminaires, absolument indispensables, ne peuvent être admises, comme preuve authentique, qu'autant qu'elles sont faites par des Ingénieurs que le Gouvernement nomme à cet effet.

Ces mêmes opérations étant très-longues et très-dispendieuses, il est presque toujours impossible aux auteurs d'un projet d'en faire la dépense ; et, d'un autre côté, les capitalistes ne veulent pas prendre d'engagement pour assurer des fonds, avant de savoir, non-seulement si l'entreprise proposée est possible, mais aussi quelles sont les conditions plus ou moins favorables que le Gouvernement est disposé à accorder aux entrepreneurs et aux intéressés faisant les fonds.

Le Ministre de l'intérieur, exécutant les ordres du Directoire, qui accueille avec le plus vif intérêt tout ce qui peut tendre à la prospérité publique, a aplani cette grande difficulté ; il va faire

lever les plans, les profils, prendre les nivellemens, faire faire les estimations des terrains jugés nécessaires, et même les devis de tous les ouvrages qui auront été proposés et adoptés pour établir ces diverses communications. Ces frais considérables, le Gouvernement les supportera, et n'en exigera pas le remboursement. Au moyen de cette importante opération, les compagnies qui pourront se présenter pour ces entreprises, étant dégagées de toute inquiétude sur la possibilité de l'exécution, et affranchies de toute dépense, comme de toute perte de temps pour s'en assurer, auront le précieux avantage de pouvoir faire commencer les travaux, dès le lendemain de leur traité, avec la plus parfaite certitude du succès : elles seront également assurées d'obtenir du Gouvernement tout ce que les circonstances lui permettront de leur accorder pour diminuer leurs dépenses.

Ainsi, il en résultera infailliblement pour ces Compagnies, un bénéfice d'autant plus certain, qu'elles auront moins d'avances à faire : elles y trouveront en même temps la satisfaction d'avoir placé leurs fonds d'une manière également sûre, honorable et lucrative, qui, par ses grands avantages, déterminerait les capitalistes à s'attacher à ce genre de spéculation aussi utile qu'estimable. Il ne leur a manqué peut-être que cette encourageante facilité, pour tourner leurs vues et diriger l'emploi de leurs fonds vers ces entreprises faites pour illustrer ceux qu'elles enrichissent, en associant leurs intérêts particuliers à l'intérêt national. On peut tout attendre de l'activité des Français, en leur présentant des objets aussi grands et aussi dignes d'exciter une émulation généreuse.

Paris, le 23 frimaire, an 7 de la République française, une et indivisible.

Le Ministre de l'intérieur,

FRANÇOIS (de Neufchâteau).

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE DE LA RÉPUBLIQUE.
Nivôse an VII.